



## Les ONG exhortent les autorités du Bangladesh à suspendre l'importation d'une unité offshore hautement toxique qui a quitté illégalement l'Indonésie

<https://www.shipbreakingplatform.org/tag/case/> 29 avril – 1<sup>er</sup> mai 2020

Le pétrolier flottant de stockage et de déchargement (FSD) J. NAT est actuellement remorqué vers la fameuse plage de démolition navale de Chattogram. Le navire, anciennement connu sous le nom de JESSLYN NATUNA, opérait dans le champ gazier de Natuna et appartenait à la société indonésienne Global Niaga Bersama PT. Il a récemment été vendu à l'acheteur au comptant SOMAP International, qui l'a renommé J. NAT et lui a donné le nouveau pavillon de Palau. La SOMAP est une société spécialisée dans le négoce de navires en fin de vie vers les chantiers d'échouage.

Le FSD J. NAT a quitté les eaux indonésiennes le 18 avril, même si des militants locaux ont averti les autorités indonésiennes de la toxicité du navire. Les documents officiels indiquent que le pétrolier a à bord plus de 1500 tonnes de déchets dangereux provenant du processus d'extraction du pétrole, dont 1000 tonnes d'huile de résidus, 500 tonnes d'eau huileuse et 60 tonnes d'huile de boues contaminées par une forte concentration de mercure. Le J. NAT contient probablement aussi de grandes quantités de mercure dans ses structures, ainsi que dans les eaux de ballast.

L'ONG Shipbreaking Platform, Basel Action Network (BAN), le Bureau Européen de l'Environnement, IPEN, la Fondation Nexus3 et Zero Mercury Working Group ont maintenant averti le Bangladesh de la violation des lois internationales sur les déchets [1], et ont exhorté les autorités à suspendre l'importation du navire contaminé. Ignorer des actes illégaux risque d'exposer les travailleurs à de graves dommages et de polluer l'environnement du Bangladesh.

*"Outre les matières dangereuses que l'on trouve généralement sur les navires conventionnels, les structures pétrolières et gazières, telles que le J. NAT, sont souvent contaminées par le mercure. Le mercure est un élément naturel présent dans pratiquement tous les champs pétroliers et gaziers. Les concentrations sont particulièrement élevées dans les régions d'Amérique du Sud et d'Asie de l'Est",* explique Ingvild Jenssen, directrice exécutive et fondatrice de l'ONG Shipbreaking Platform.

Étant donné les concentrations probablement élevées de mercure dans la coque en acier du FSD J. NAT et la méthode du chalumeau utilisée pour couper les navires, il existe un risque élevé d'inhalation de vapeur de mercure. Le mercure est un métal extrêmement toxique. L'exposition au mercure, même

à de faibles niveaux, a été liée à des lésions du système nerveux central, à une insuffisance rénale et hépatique, à des troubles de la reproduction et du développement, à des défauts du fœtus et à des troubles d'apprentissage.

Dans un récent jugement rendu par un tribunal sur l'importation illégale d'une autre unité pétrolière et gazière - [FPSO NORTH SEA PRODUCER](#) de Maersk - la Cour suprême du Bangladesh a dénoncé les documents frauduleux affirmant que le navire n'était pas toxique alors qu'il était en fait contaminé par des substances radioactives. La Cour a appelé à une transparence totale sur les matières dangereuses à bord des navires en fin de vie importés au Bangladesh.

*"À la lumière du jugement récent sur le producteur de la mer du Nord, il n'y a aucune possibilité d'accorder une autorisation d'importation, d'échouage et de destruction du J. NAT. Il est de notoriété publique que le Bangladesh ne sera pas en mesure de traiter en aval les déchets dangereux. Le navire inondera simplement nos côtes de substances toxiques et exposera nos travailleurs à des risques mortels ",* déclare Syeda Rizwana Hasan, avocate à la Cour suprême et directrice de la Bangladesh Environmental Lawyers Association.

La plate-forme a documenté des navires de forage, des plates-formes flottantes, des plates-formes élévatrices et des FSD mis au rebut ces dernières années. Beaucoup étaient échoués en Asie du Sud, y compris des unités appartenant à Diamond Offshore, Maersk, Odebrecht, SAIPEM, SBM Offshore et Transocean. L'affaire J. NAT ressemble à la récente exportation d'Indonésie vers la plage indienne d'Alang du pétrolier [YETAGUN](#) de la SBM, chargé de mercure, qui a fait l'objet d'une enquête par les médias néerlandais Zembla.

*"Avec de nombreuses unités devant être déclassées au cours des prochaines années, il est grand temps que l'industrie pétrolière et gazière recherche collectivement des solutions durables pour le recyclage de ses unités flottantes. Tous les acteurs impliqués dans la chaîne d'approvisionnement du pétrole et du gaz, directement ou indirectement, ont la responsabilité de ne pas nuire aux travailleurs et à l'environnement dans les pays en développement ",* a déclaré Ingvild Jenssen.

## NOTE

[1] Le Bangladesh et l'Indonésie sont tous deux signataires de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. En vertu de cette convention, le commerce du mercure et de plusieurs autres déchets dangereux qui sont probablement contenus dans la structure du FSD J. NAT est strictement contrôlé. L'importation du navire nécessite un accord préalable en connaissance de cause entre les autorités indonésiennes et bangladaises et les déclarations de matières dangereuses laissées à bord doivent refléter les conditions réelles. En outre, la Convention exige qu'aucune exportation ne soit effectuée s'il y a des raisons de croire que les installations de recyclage ou de gestion des déchets utilisées pour les matériaux ne constitueront pas une gestion écologiquement rationnelle au titre de la Convention. Les chantiers de démolition de navires qui opèrent sur la plage à marées de Chattogram sont bien connus pour leurs pratiques dangereuses et polluantes.

L'Indonésie est également l'une des parties de la Convention de Minamata, tandis que le Bangladesh n'a pas ratifié le traité. Bien que le secteur du pétrole et du gaz soit exempté de l'accord international en termes de gestion des émissions, les pays doivent identifier les sources potentielles d'émissions et de rejets de mercure sur leur propre territoire. Des mesures devraient être prises lorsque des sources de mercure élevées ont été identifiées.



Notre adresse postale est :

NGO Shipbreaking Platform  
Rue de la Linière 11  
Bruxelles 1060  
Belgique